

INHOUDSOPGAVE

1	Projectbeschrijving	3
1.1	Situering van het projectgebied	3
1.2	Scenario's	3
1.3	Omschrijving van de te realiseren werken	5
1.4	Projectdoelstelling	7
2	Doelstelling van algemeen nut en onteigeningsnoodzaak	8
2.1	Doelstelling van algemeen nut	8
2.2	Noodzaak van het onteigeningsdoel	9
2.3	Noodzaak van de onteigening als middel	13
2.4	Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening	14
3	Realisatietermijn en realisatievoorwaarden voor de uitvoering van de werken en beheersmodaliteiten van het openbaar domein.....	15
3.1	Realisatietermijnen voor de werken	15
3.2	Realisatievoorwaarden voor de werken	15
3.3	Beheersmodaliteiten van het openbaar domein	15
4	Projectplan	15
5	Bijlagen	16

1 PROJECTBESCHRIJVING

1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Het stratenpatroon in Retie is duidelijk radiaal met drie N-wegen die samenkomen op de Markt in het nauwe dorpscentrum. De stratengordel Pijlstraat - St. Paulusstraat - Nieuwstraat vormt een halve ring ten westen van het centrum van Retie (op figuur hieronder aangeduid met dubbele streeplijn), en ontlast het dorpscentrum deels van het doorgaand verkeer. Het bedrijventerrein De Bempdekens wordt ontsloten via de Veldenstraat vanaf de N18.

Volgens de huidige wegencategorisering wordt de N18 (zuidelijk deel) en N118 (noordelijk deel) worden gecategoriseerd als secundaire weg type II (verzamenen van verkeer naar het hogere wegennet), de N18 (in noordelijke richting) als secundaire weg type III (drager van een belangrijke fiets- en openbaarvervoerverbinding). Het zuidelijk deel van de N118 en de ring rond Retie maken deel uit van het lokale wegennet.



1.2 SCENARIO'S

Het studiegebied kan opgedeeld worden in aansluitingen / kruispunten en segmenten. Voor deze technische en ruimtelijke elementen worden verschillende oplossingen naar voor geschoven en vergeleken.

Aansluitingen en kruispunten:

De kruispunten worden ingericht als rotonde hetzij als verkeerslichtengeregelde kruispunten. Een combinatie van beide inrichtingen is eveneens mogelijk. De ondergeschikte kruispunten worden ingericht als niet geregelde kruispunten waar alle bewegingen mogelijk zijn of als kruispunten met het rechts in / rechts uit principe.

Segmenten:

De segmenten kunnen ingericht worden zonder of met ventwegenstructuur in functie van de bediening van de aangelanden. Het aanleggen van ventwegen hangt nauw samen met de beschikbare ruimte (ca. 17,20 m) en het al dan niet organiseren van keerpunten. Het aanleggen van ventwegen in combinatie met een verkeerslichten geregelde ringstructuur, waarbij de toegang vanaf de ringstructuur naar de ventweg ook kan genomen worden via een links-af, vraagt omwille van de draaicirkel meer dan de beschikbare ruimte.

Conclusie:

Wat betreft het algemeen beeld van de "Ring van Retie" is het niet wenselijk deze op te bouwen rond een mix van kruispunttypes (rotonde – verkeerslichten) omdat het aanbieden van een coherent wegbeeld belangrijk is voor de herkenning en het afdwingen van een verkeersgedrag.

Uit de evaluatie van de mobiliteitsscenario's uitgevoerd door Mint nv is gebleken dat zowel rotondes als verkeerslichten werkbaar zijn op de verschillende kruispunten waarbij dient opgemerkt te worden dat van zodra de intensiteiten op de ringstructuur toenemen een VRI minder lange wachtrijen veroorzaakt dan een rotonde.

Echter het verkeerstechnische aspect van de kruispunten kan niet los gezien worden van de bereikbaarheid, toegankelijk en verkeersleefbaarheid van de aangelanden. Indien de "Ring van Retie" het doorgaande verkeer moet opvangen, mag er verwacht worden dat de verkeersintensiteiten gaan toenemen (is gesimuleerd). Als daarbij nog een aantal ingrepen komen die het centrum van Retie dan wel bereikbaar houden maar niet doorrijdbaar, zal de ringstructuur optimaal gebruikt worden wat zowel verkeerskundig als ruimtelijk een grote stap voorwaarts betekent voor Retie. Het is noodzakelijk om er in die situaties voor te zorgen dat het verkeer op de ringstructuur vlot afwikkelt en toch rekening houdt met de verkeersleefbaarheid van de aangelanden en de verkeersveiligheid van de verschillende verkeersdeelnemers. De nadruk wordt er op gelegd dat de "Ring van Retie" niet de taak heeft om bijkomend verkeer aan te trekken maar het aanwezige verkeersvolume zodanig te managen dat het centrum vermeden wordt en de Ring gebruikt wordt.

Vanuit het standpunt van verkeersmanagement zijn verkeerslichten–geregelde kruispunten de beste keuze. Echter in de segmenten tussen de belangrijke kruispunten zullen de ondergeschikte kruispunten en aansluitingen van de aangelanden moeten georganiseerd worden om de mogelijke punten van stremming tot een minimum te herleiden. Een ventwegenstructuur kan hierop het antwoord zijn, doch dan dienen keerbewegingen mogelijk gemaakt te worden (op de kruispunten of op andere plaatsen). M.a.w. beide systemen (verkeerslichten en ventwegen) zijn niet echt compatibel.

Vanuit het standpunt van verkeersmanagement zijn rotondes geen goede keuze omdat het als een star systeem kan beschouwd worden. Echter in de segmenten tussen de belangrijke kruispunten kunnen de ondergeschikte kruispunten en aansluitingen van de aangelanden georganiseerd worden als een rechtsin/rechtsuit en optimaal is het toepassen van een ventwegenstructuur. Op de N18 (secundaire III) is het noodzakelijk dat de doorstroming van het openbaar vervoer ondersteund wordt. Bij het toepassen van een rotonde op het noordelijke kruispunt van de N18 met de Ring van Retie is het noodzakelijk om een aantal mogelijk maatregelen achter de hand te houden in functie van het optimaliseren van de doorstroming van het openbaar vervoer.



Conclusie evaluatie scenario's

1.3 OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN

De verkeerskundige vertaling van de gewenste ontsluitingsstructuur is het vrijwaren van het centrum van Retie van doorgaand verkeer en zorgen voor een vlotte doorstroming op de ring, rekening houdend met de verkeersleefbaarheid en woonkwaliteit van de aanliggende woningen en handelszaken. Dit vereist een afstemming tussen enerzijds de functie en het gebruik van de ring, en anderzijds de ruimtelijke vormgeving van de weg.

De bestaande ringstructuur wordt in het noorden doorgetrokken van de N18 tot de N118 door de Veldenstraat te verlengen tot aan de Europalaan. Het doorgaand verkeer van en naar het noorden kan zo uit het centrum gehouden worden. De doortrekking van de ringstructuur zorgt er ook voor dat een rechtstreekse ontsluiting ontstaat van het lokaal bedrijventerrein de Bempdekens op de N118 (Europalaan). Hierdoor moet het vrachtverkeer van op de N118 niet meer via het centrum naar het bedrijventerrein rijden en omgekeerd.

Een deel van het doorgaand verkeer wordt van het centrum naar de ring verplaatst. De ring verbindt de invalswegen buiten het centrum. Het doorgaand verkeer wordt via de secundaire verbindingen en de ring rond het centrum geleid.

Een vlotte doorstroming op de ring kan, gelet op de vele erfonthluitingen, enkel bereikt worden door het bestemmings- en doorgaand verkeer te scheiden. Dit kan gerealiseerd worden door middel van ventwegen (op maat van de woonomgeving). Om de doorstroming op de ring vlot te laten verlopen worden de individuele erfonthluitingen via de ventwegen gebundeld op een beperkt aantal punten, en worden links afslaande bewegingen onmogelijk gemaakt.

De omliggende woningen en handelszaken van de ringweg worden ontsloten via lokale ventwegen, die worden opgevat als verblijfsgebied. De noordelijke bedrijfszone wordt in eerste instantie ontsloten via interne ontsluitingswegen voor de achterliggende bedrijven, en via rechts afslaande bewegingen voor de bedrijven liggend aan de doorgetrokken ringweg.

Een profiel met ventwegen en rechts afslaande bewegingen impliceert dat op geregelde afstanden keerbewegingen mogelijk moeten zijn. Dit is vrijwel onmogelijk wanneer de kruispunten op de ringweg als verkeersregelininstallaties worden ingericht. Daarom wordt gekozen voor rotondes op de kruisingen met de invalswegen. Deze rotondes regelen de doorstroming en verzorgen als poort de verdeling van het verkeer tussen de ring en de omgeving. De inrichting van deze kruispunten als rotonde is reeds goedgekeurd op de PAC van 25 februari 2010.

Het centrum en de zones langs en buiten de ring worden ontsloten via een (bestaand) fijnmazig fietsnetwerk. Aan de rotondes liggen beveiligde oversteken voor fietsers en voetgangers. Oversteekbewegingen kunnen telkens in beide richtingen uitgevoerd worden. Het fietsverkeer langs de ring wordt gemengd op de ventwegen, met uitzondering van het segment ter hoogte van het lokaal bedrijventerrein de Bempdekens ten noorden van het centrum. Hier worden de voorziene ventwegen als fietspaden ingericht. Daarnaast worden op trage trajecten vanuit het centrum en op regelmatige afstand beveiligde fiets- en wandeloversteken voorzien, rekening houdend met de doorstroming op de ring en de verkeersveiligheid.

Het centrum van Retie wordt ontsloten via de (lokale) invalswegen, die worden ingericht als aantrekkelijke woon- en centrumstraten, gekenmerkt door straten met snelheidsregime zone 30 en gemengd verkeer. De overige lokale straten die uitkomen op de ventwegen worden in de mate van het mogelijke geknipt, of er wordt een aangepaste verkeerscirculatie voorzien die een eventueel gebruik als sluipteg naar het centrum ontmoedigt.

Om de gewenste ontsluitingsstructuur van Retie te realiseren zijn er verschillende verkeerskundige ingrepen noodzakelijk.

Volgende verkeerskundige ingrepen met betrekking tot de kruisingen en oversteken worden voorzien, van zuid naar noord:

- Een vloeiende aansluiting tussen de N18-Molsebaan en de ringweg met ondergeschikte aansluiting van de N18-Molsebaan richting centrum (reeds uitgevoerd in het kader van TV3V-project).
- De aansluiting van de Hoefsmidstraat op de ringweg wordt afgekoppeld voor het autoverkeer. Er komt enkel een fiets- en wandeloversteek, met fietsoversteek ter hoogte van de minirotonde (keerbeweging)
- De aansluiting van de Beukenlaan op de ringweg d.m.v. keerbeweging in de vorm van een minirotonde (ontsluiting achterliggende wijk)
- De aansluiting van de Cardijnstraat op de ringweg d.m.v. rechts in – rechts uit constructie
- De aansluiting van de Akkerstraat op de ringweg d.m.v. rechts-in – rechts-uit constructie met fietsoversteek of d.m.v. een minirotonde
- De aansluiting van de Lageweg op de ringweg d.m.v. rechts in – rechts uit constructie
- Een rotonde op de kruising van de N118-Geelsebaan met de ringweg
- De aansluiting van de St. Pietersstraat op de ringweg d.m.v. rechts in – rechts uit constructie met fietsoversteek (ontsluiting sportzone en fietshoofdas sportzone-centrum)
- De aansluiting van de Kapelstraat op de ringweg d.m.v. rechts uit constructie (eenrichtingsverkeer)
- Een rotonde op de kruising van de N123-Kasteelstraat op de ringweg
- De aansluiting van de Hobrugstraat op de ringweg d.m.v. rechts in constructie met fietsoversteek
- De aansluiting van de ringweg op de Hobrugstraat d.m.v. rechts uit constructie

- De aansluiting van de ringweg op de Donkerstraat d.m.v. rechts uit constructie
- Herinrichting van de rotonde op de kruising van de N18-Turnhoutsebaan met de ringweg
- De ontsluiting van de industriewegen op het nieuwe ringsegment d.m.v. een rechts in - rechts uit constructie met fietsoversteek
- Een vloeiende aansluiting van het verlengde van de Veldenstraat (nieuw aan te leggen) op de N118-Europalaan
- De Oude Arendonksebaan wordt t.h.v. de vloeiende aansluiting losgekoppeld van de N118-Europalaan. De toegang tot het achterliggende gebied wordt via de noordwaarts gelegen onverharde weg (te verharden door de gemeente) georganiseerd.

Deze ingrepen leiden tot een ringstructuur zoals voorgesteld op volgende figuren (opgedeeld in een zuidelijk en noordelijk gedeelte).



1.4 PROJECTDOELSTELLING

De doelstelling van dit project is om het centrum van Retie voor een groot deel te ontlasten van het doorgaand (zwaar) verkeer en bijgevolg een verbetering van de multimodale bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van het centrum te verwezenlijken.

Daarnaast is het noodzakelijk om de bestaande ringstructuur aan te passen en het centrumgebied herin te richten. Zo moet enerzijds het doorgaand verkeer aangemoedigd worden om zich te verplaatsen via de ring in plaats van door het centrum. Hierdoor zou doorgaand verkeer in het centrum voor een groot deel vermeden kunnen worden. Anderzijds moet zowel de ringweg als het centrum van Retie een aangename plaats worden om te verblijven, en dit zowel voor de bewoners als voor de bezoekers van de gemeente.

De bestaande weginfrastructuur laat een rechtstreekse ontsluiting toe van de erven op de R18 wat de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Hiervoor worden er ventwegen voorzien zodat er geen rechtstreekse ontsluitingen meer mogelijk zijn.

De bestaande infrastructuur bevat een gemengd fiets- en voetpad en is te smal om de zwakke weggebruiker op een veilige wijze te bedienen. De ventwegen worden ingericht als fietspad om hieraan tegemoet te komen.

De nutsvoorzieningen liggen in de bestaande toestand onder de R18, wat niet aangewezen is en liggen daarenboven niet diep genoeg. Deze dienen verplaats en/of verdiept te worden. Van deze gelegenheid wordt gebruikt gemaakt om leidingen buiten dienst te saneren en leidingen in slechte staat te vervangen.

2 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT EN ONTEIGENINGSNOODZAAK

2.1 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT

In navolging van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan en het Mobiliteitsplan is reeds een verantwoordingsnota van het voorontwerp van de ringweg van Retie ontwikkeld, waarin de gewenste ontsluiting en herinrichting van de ringweg en zijn knooppunten zijn opgenomen. Volgens de Provinciale Auditcommissie (25 februari 2010) toont de voorgelegde verantwoordingsnota aan dat het project voor de ringweg Retie (op basis van de mobiliteitsstudie van de N118 tussen Geel en Retie) conform de principes van het mobiliteitsconvenant is opgevat. Bijgevolg kan de verantwoordingsnota als referentiekader gehanteerd worden voor de opmaak van de start- en projectnota voor een module 2 project voor de ringweg.

Ten gevolge van de ingebruikname en herinrichting van de ringweg is het ook wenselijk dat de inrichting van het centrum van Retie wordt aangepakt. De gemeente heeft daarom het Masterplan / beeldkwaliteitsplan 'Kern van Retie' ontwikkeld, die het mogelijk maakt de verkeersveiligheid en -leefbaarheid binnen het centrum te verhogen.

De startnota werd door de kwaliteitsadviseur in de Regionale Mobiliteits Commissie van 14 februari 2014 gunstig geadviseerd. Het opzet om een centrale doorgaande as te ontwerpen met ventwegen voor de bediening van de aangelanden is de basis. De "invalswegen" sluiten aan via een rotonde en op sommige locaties is er een tussenliggend keerpunt voorzien.

Uit het bovenstaande blijkt dat de beoogde werken als onteigeningsdoel een verhoging van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid beogen en aldus kaderen in de noodzakelijke realisatie van een doelstelling van algemeen nut.

Het betreffen aldus werken die kaderen binnen de weginfrastructuur, waarbij het in het algemeen belang is dat de overheid deze ook zelf ontwikkelt. De realisatie van voornoemde infrastructuurwerken behoort tot de basistaken van de overheid. Met de onteigening wordt aldus ontegensprekelijk de noodzakelijke realisatie van een doelstelling van algemeen nut mogelijk gemaakt.

In het licht van het bovenstaande staat vast dat het onteigeningsdoel ten goede komt aan alle weggebruikers en het leefmilieu ten algemene nutte is.

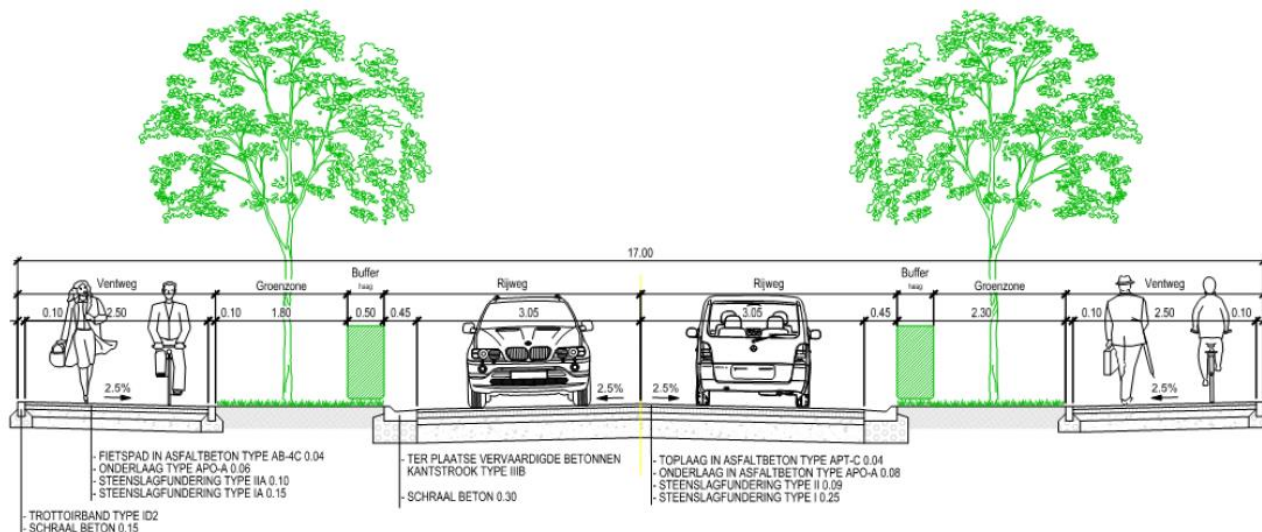
2.2 NOODZAAK VAN HET ONTEIGENINGSDOEL

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (Hierna: "GRS") Retie is definitief goedgekeurd door de deputatie van de Provincie Antwerpen op 8 juni 2006. In de visie van het GRS wordt de ring gecategoriseerd als een secundaire weg type II, de invalswegen binnen de ring worden als lokale verzamelwegen aangeduid. Het GRS Retie volgt hiermee de gewenste wegencategorisering uit het mobiliteitsplan van Retie..

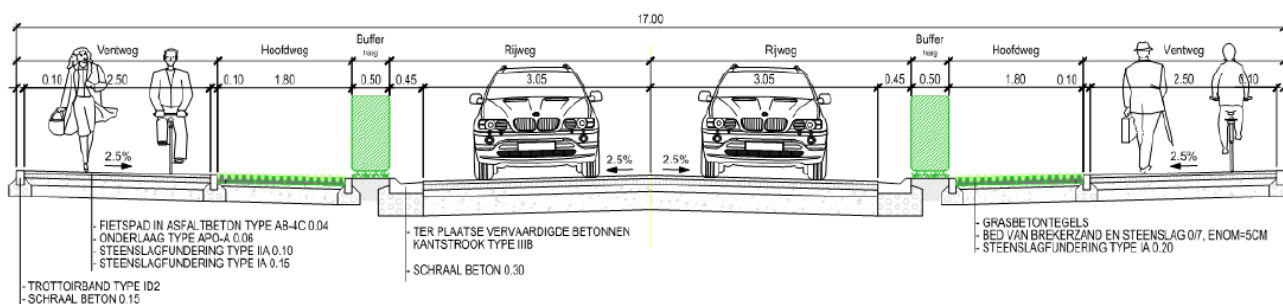
Het bijzonder plan van aanleg De Bempdekens II (Hierna: "BPA Bempdekens") is goedgekeurd bij ministerieel besluit d.d. 17/11/2004 en is een herziening van het BPA De Bempdekens (d.d. 06/11/1979). Het BPA Bempdekens voorziet naast de doortrekking van de ring ook in een uitbreiding van het lokaal bedrijventerrein de Bempdekens.

De gemeente Retie beschikt over een gemeentelijk mobiliteitsplan dat conform werd verklaard op 11 oktober 2000.

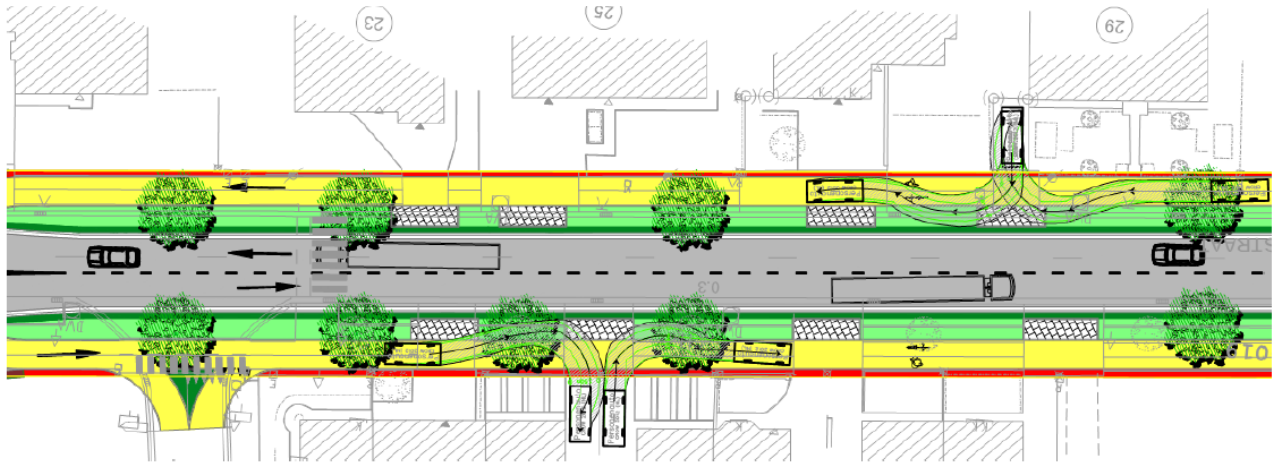
Het dwarsprofiel dat de R18 dient te typeren, bestaat uit een centrale rijbaan, met daarnaast aan beide kanten een groenzone met bomen en tegen de percelen een erfweg.



Daar waar er een ondiepe ligging, minder dan 1 meter, is van de riolering, wordt het dwarsprofiel gekenmerkt door de aanwezigheid van hagen als laterale groenstructuur. Om in deze laterale groenstructuur meer effect te geven wordt voorgesteld om verschillende snoeiwijzes (hoogtes) toe te passen waardoor ook de verticale groenelementen mogelijk gemaakt worden. Omwille van de diepteligging van de riolering is het mogelijk dat er eenzijdig bomen kunnen voorzien worden. Het dwarsprofiel is dan een combinatie van beide voorgestelde dwarsprofielen.



De breedte van de erfweg is beperkt en wordt voorzien aan de kant van de percelen. Om het in en uitrijden mogelijk te maken worden daar waar nodig de groenstroken aangelegd met een verhardingsmateriaal.



Het nieuwe profiel wordt ingepast in de ruimte ingenomen door het bestaande profiel. Hiermee wordt de ruimte tussen de voortuintjes bedoeld en niet de mogelijke ruimte volgens de rooilijn. Door de bestaande ruimte te gebruiken zijn onteigeningen, met uitzondering op de kruisingen, in principe niet nodig. Daarnaast worden de bestaande laanbeplanting en voortuinen gevrijwaard en geïntegreerd in het de ringstructuur. Ze worden een belangrijk structureel en beeldbepalend onderdeel van de ringomgeving.

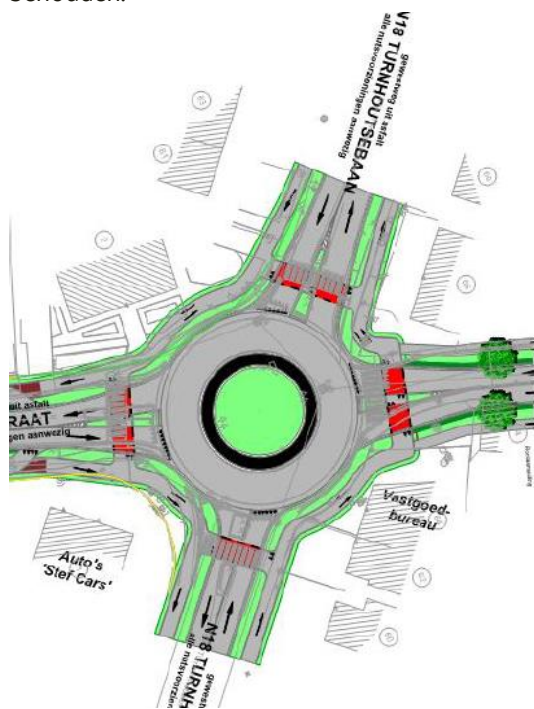
Het kruispunt R18 – N18-Molsebaan, dat hier voorzien wordt is het resultaat van het TV3V-programma. Het voorziet in een VRI-geregeld kruispunt waarbij een continu verlopende aansluiting van de N18-Molsebaan op de R18-Nieuwstraat wordt nagestreefd. Er wordt voorzien in een linksafslagstrook richting Retie komende van de R18. Komende vanuit de richting Dessel / Mol vormt dit kruispunt het begin van de R18.



De kruispunten van de R18 met de N118-Geelsebaan en de N123 Kasteelstraat worden uitgevoerd als een rotonde. De fietsers en voetgangers worden rondgeleid en zijn uit de voorrang.



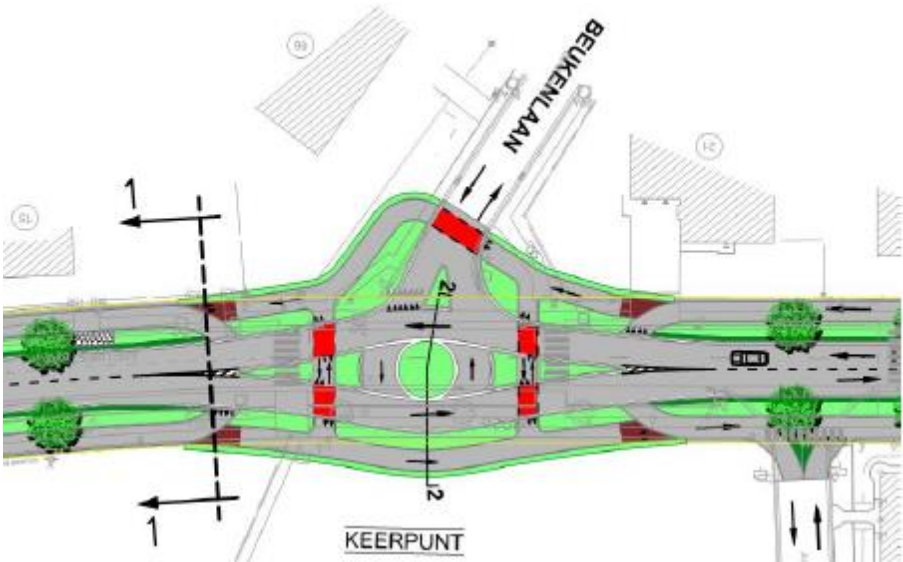
De bestaande kruispuntvorm, een rotonde, van de aansluiting van de R18 op de N18-Turnhoutsebaan blijft behouden.



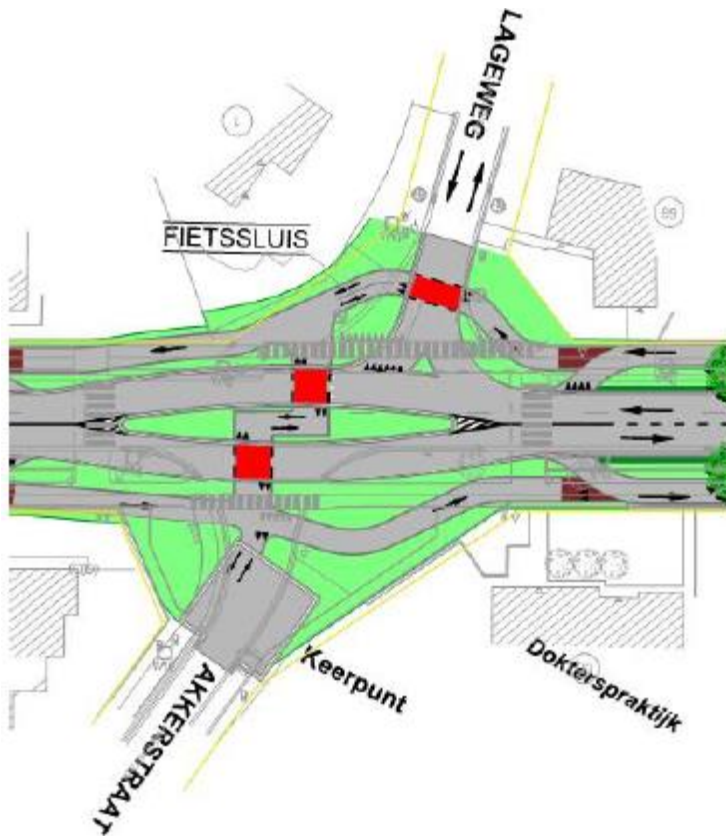
De aansluiting van de R18-Veldenstraat op de Europalaan is reeds uitgevoerd waarbij de N118-Europalaan aan de kant van Retie ondergeschikt wordt aangesloten.



Op enkele plaatsen komen lokale wegen uit op de R18. Een aantal zijn afgesloten of aangesloten via een rechts-in rechts-uit. De Beukenlaan is ontworpen als een keerpunt. Dit omdat de aansluiting van de N18-Molsebaan op de R18 is vormgegeven als een VRI-geregeld kruispunt is het organiseren van een keerbeweging op dit kruispunt niet aangewezen. Om het verkeer dat uit Lage Kaart en de Beukenlaan komt en richting Turnhout wenst te rijden, alsook de aangelanden tussen de N118-Kasteelstraat en de Beukenlaan, de kans te geven te keren is een keerpunt noodzakelijk.



Voor fietsers en voetgangers is het gebruik van het lokale netwerk van groot belang. Het radiaal concentrisch wegenpatroon zorgt er voor dat op verschillende plaatsen deze de R18 kruisen. Ter hoogte van de kruispunten en keerpunten worden voorzieningen aangelegd voor fietser en voetganger. Daarnaast zijn er nog locaties waar de fietser en voetganger over de R18 geleid wordt via een fietssluis.



Bovenstaande toont aandaat de innemingen tot een **strikt minimum** worden beperkt.

Om al deze weginfrastructuurwerken te kunnen realiseren en nadien het onderhoud en het beheer daarvan duurzaam te kunnen blijven garanderen is de gedwongen verwerving van de op de onteigeningsplannen aangeduide innemingen noodzakelijk. Zonder de verwerving van deze onroerende goederen in volle eigendom kunnen de projectdoelstellingen niet gerealiseerd worden

2.3 NOODZAAK VAN DE ONTEIGENING ALS MIDDEL

Het onteigeningsdoel enkel maar kan worden bereikt middels onteigening. Er bestaat, onverminderd de mogelijkheid tot minnelijke verwerving, redelijkerwijze geen alternatief voor het gebruik van de onteigeningsdwang.

Binnen het projectgebied moeten verschillende onroerende goederen strikt noodzakelijk in volle eigendom worden verworven om niet alleen een integrale en geïntegreerde realisatie van de herinrichting van de gewestweg R18 maar vervolgens ook een duurzaam beheer en onderhoud daarvan mogelijk te maken.

Er dienen bovendien nutsvoorzieningen (zoals waterafvoerinfrastructuur en riolering) aangelegd te worden in de ondergrond van de gewestweg zodat een private eigendomssituatie van de wegbedding niet aangewezen is en het ook om die reden noodzakelijk is voor de wegbeheerder dat de wegbedding in volle eigendom verworven wordt. Aldus kan de projectdoelstelling ook om deze reden uitsluitend door onteigening worden gerealiseerd.

De onteigeningsnoodzaak als middel voor de realisatie van gewestwegen blijkt verder ook uit het feit dat overeenkomstig artikel 24, § 4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet de decreetgever in zulke gevallen uitdrukkelijk elk verzoek tot zelfrealisatie uitgesloten heeft.

De nood aan een globale, consequente en duurzame ontwikkeling met het oog op het inpassen ervan in een ruimer functionerend geheel evenals de aandacht voor de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid (Sen de aanleg van adequate waterhuishouding) en het feit dat het om publieke openbare voorzieningen gaat, leidt er daarenboven toe dat zelfrealisatie is uitgesloten.

Voor bepaalde infrastructuurwerken zoals openbare verkeerswegen, spoorwegen, haven- en waterweginfrastructuur is het volgens de decreetgever in het algemeen belang noodzakelijk dat de overheid deze zelf realiseert en ontwikkelt. De volgende zaken dienen volgens de decreetgever, zoals vermeld in de memorie van toelichting bij het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, immers absoluut te worden vermeden:

- een versnipperde eigendomsstructuur;
- een lappendeken aan verantwoordelijkheden inzake onderhoud en herstel, wat immers zou leiden tot een groter risico op juridische conflicten zowel onderling als ten aanzien van derden;
- een probleem van coördinatie tussen de zelfrealisator en de aannemer die desgevallend door de overheid wordt aangesteld;
- een verzwakte positie ten aanzien van het gedwongen doen verplaatsen van nutsleidingen;
- een gebrek aan een globale inrichting en een overkoepelend beheer en onderhoud;
- problemen naar toegankelijkheid, het beschikbaar houden ten aanzien van andere gebruikers en bijvoorbeeld het voorzien van aanvullende reglementen van wegbeheer;

Het aanleggen, beheren en onderhouden van de voornoemde infrastructuur behoort tot de basistaken van de overheid en vereist een coherent en doelmatig beheer en beleid, ook naar eventuele aansprakelijkheden en verantwoordelijkheden toe. Van de desbetreffende weginfrastructuur dient onder alle omstandigheden een veilig en doelmatig gebruik te kunnen worden gemaakt. Dit kan enkel indien de wegbeheerder zelf kan instaan voor de realisatie en het beheer ervan.

Om de geplande weginfrastructuurwerken te kunnen realiseren en nadien het onderhoud en het beheer ervan duurzaam te kunnen blijven garanderen is de gedwongen verwerving van de op de onteigeningsplannen aangeduide innemingen, onverminderd de mogelijkheid tot minnelijke verwerving, noodzakelijk. Zonder de verwerving van deze onroerende goederen in volle eigendom kan de projectdoelstelling van algemeen nut niet gerealiseerd worden.

Een zo eenduidig mogelijke grondpositie kan en moet de goede uitoefening van de publieke beheerstaken waarborgen, onder meer naar onderhoud, verlenen van vergunningen, advisering in het kader van omgevingsvergunningen en aansprakelijkheden.

2.4 NOODZAAK VOOR WAT BETREFT HET VOORWERP VAN DE ONTEIGENING

Er werden verschillende scenario's en alternatieven uitgewerkt. De finaal weerhouden uitvoeringsvariant is als meest positief naar voren gekomen om de onteigeningsdoelstelling zo adequaat mogelijk te kunnen realiseren en daarbij tevens de innemingen zo beperkt mogelijk te houden. Over de noodzaak van het voorwerp van de onteigening kan dan ook gezien de keuze genomen werd na afweging van de verschillende alternatieven geen discussie mogelijk zijn.

De weerhouden uitvoeringsvariant van het project kan niet worden gerealiseerd binnen het bestaande openbaar domein. Het nieuwe profiel wordt zoveel mogelijk ingepast in de ruimte ingenomen door het bestaande profiel. Door zo veel mogelijk de bestaande ruimte te gebruiken zijn er minder onteigeningen nodig. Vooral ter hoogte van de kruispunten volstaat het bestaande openbaar domein echter niet.

3 REALISATIETERMIJN EN REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE UITVOERING VAN DE WERKEN EN BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

3.1 REALISATIETERMIJNEN VOOR DE WERKEN

Globaal gezien wordt op indicatieve wijze volgende realisatietermijnen vooropgesteld. De start van de werkzaamheden wordt beoogd op 2022 Het einde van de werkzaamheden wordt beoogd tegen eind 2023.

Voor de realisatie van de werken wordt in volgende indicatieve fasering voorzien:

- Aanvraag omgevingsvergunning: zomer 2021
- Opmaak definitief ontwerp en bestek: najaar 2021
- Onteigeningen afgerond: najaar 2021
- Aanbesteden overheidsopdracht werken: voorjaar 2022
- Voorziene einde uitvoering werken: eind 2023

3.2 REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN

De centrale rijbaan wordt uitgevoerd in KWS (zwart) met betonnen goten en dito boord.

De erfwegen/ventwegen worden uitgevoerd in gebakken kleiklinker (donker bruin) met betonnen vlakke boordsteen.

De In- en uitrijvakken in gebakken Kleiklinker (donker bruin - open voeg).

De fietspaden op hun beurt worden uitgevoerd in KWS (grijs). De fietsoversteken in rood-bruine KWS.

3.3 BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

De groenstructuur van de aan te leggen R18 wordt afgestemd op het reeds uitgevoerde segment (Veldenstraat).

Flankerende maatregelen:

- Het centrum van Retie wordt heringericht zodat dit zich nog beter kan afstemmen op de zachte weggebruiker.
- De tonnagebeperking opvolgen en penalisieren
 - Tonnage beperking op de N123-Kasteelstraat
 - Tonnage beperking op de N118- Geelsebaan, na het realiseren van de verbinding tussen de N18 en N118

4 PROJECTPLAN

1M3D8E G 030442 00

1M3D8E G 030443 00

1M3D8E G 030444 00

1M3D8E G 030445 00

5 BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

- geen

Opgemaakt door Ir. Danny Druyts

Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig onteigeningsbesluit van

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken